AVIATION

Transport Services

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and BURKINA FASO

Signed at Washington July 27, 2000

with

Annexes

NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

". . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof."

BURKINA FASO

Aviation: Transport Services

Agreement signed at Washington July 27, 2000;
Entered into force July 27, 2000.
With annexes.

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF

BURKINA FASO

The Government of the United States of America and the Government of Burkina Faso (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Burkina Faso, the Ministry in charge of civil aviation, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the said Ministry;

2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto; the Annexes are considered to be an integral part of the said Agreement;

3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Activities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations

preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Party; and

b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country;

provided that all airlines in such arrangements (1) hold the appropriate authority and (2) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated

by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (1) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (2) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

   a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name

one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Amendment

1. This Agreement may be amended by written agreement of the Parties.

2. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transportation to which both the Parties become bound, the Parties shall consult to determine whether and to what extent the present Agreement should be amended.

Article 16

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 17

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18

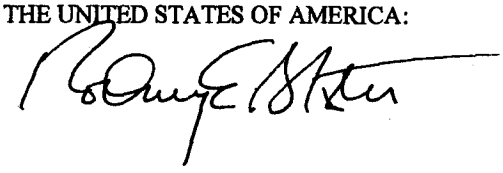
Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of signature.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, this twenty-seventh day of July, 2000, in duplicate, in the English and French languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:



FOR THE GOVERNMENT OF
BURKINA FASO:

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Burkina Faso and beyond.

2. For all-cargo service or services, between Burkina Faso and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Burkina Faso:

1. From points behind Burkina Faso via Burkina Faso and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;

2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. omit stops at any point or points;

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or

flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to

change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to

offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:

a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.

b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

ACCORD DE TRANSPORT AERIEN

ENTRE

LE GOUVERNEMENT

DES ETATS-UNIS D'AMERIQUE

ET

LE GOUVERNEMENT

DU BURKINA FASO

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement du Burkina Faso (ci-après dénommés, « les Parties ») ;

Désireux d'encourager un système d'aviation internationale fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien présentes sur le marché, avec une intervention et une réglementation minimales de la part des pouvoirs publics;

Désireux de favoriser le développement des possibilités de transport aérien international ;

Désireux de permettre aux entreprises de transport aérien d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret un large choix parmi les services, aux prix les plus bas, sans discrimination ni abus d'une position dominante, et souhaitant encourager chaque entreprise à mettre en place et à appliquer des prix innovants et compétitifs ;

Désireux d'assurer le niveau le plus élevé de sûreté et de sécurité aux transports aériens internationaux et réaffirmant leur profonde préoccupation au sujet d'actes ou de menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, exercent un effet négatif sur l'exploitation des transports aériens et sapent la confiance du public envers la sécurité de l'aviation civile ; et

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1

Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf stipulations contraires :

1. l'expression « autorités aéronautiques » signifie, en ce qui concerne les Etats-Unis d'Amérique, le Department of Transportation ou son successeur, et, en ce qui concerne le Burkina Faso, le Ministère chargé de l'aviation civile et toute personne ou tout organisme habilité à exercer les fonctions dudit Ministère ;

2. le terme « Accord » signifie le présent Accord, ses Annexes et toutes modifications y apportées ; les Annexes sont considérées comme partie intégrante dudit Accord ;

3. l'expression « transport aérien » signifie le transport public, par aéronef, de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison, moyennant rémunération ou location ;

4. le terme « Convention » signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et inclut :

a. tout amendement à cette Convention entré en vigueur en application de l'article 94 (a) de la Convention et ratifié par les deux Parties ; et

b. toute Annexe ou tout amendement à une Annexe adopté conformément à l'article 90 de cette Convention, dans la mesure où cette Annexe ou cet amendement a pris effet à l'égard des deux Parties au moment considéré ;

5. l'expression « entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;

6. l'expression « coût total » signifie le coût de la fourniture d'un service, auquel s'ajoute un montant raisonnable au titre des frais généraux de gestion ;

7. l'expression « transport aérien international » signifie un transport aérien empruntant l'espace aérien au-dessus du territoire de plus d'un Etat ;

8. le terme « prix » désigne tout tarif, prix ou redevance au titre du transport de passagers et de leurs bagages, et/ou de marchandises (à l'exception du courrier) appliqués par des entreprises de transport aérien, y compris leurs agents, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances ;

9. l'expression « escale non-commerciale » signifie un atterrissage n'ayant pour objet ni l'embarquement ni le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier en transport aérien ;

10. le terme « territoire » signifie les étendues terrestres placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle d'une Partie, ainsi que les eaux territoriales qui leur sont adjacentes ; et

11. l'expression « redevance d'usage » signifie une redevance imposée aux entreprises de transport aérien pour la fourniture d'installations ou de services aéroportuaires, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

Article 2

Octroi de droits

1. Chaque Partie accorde à l'autre Partie les droits suivants, aux fins d'exploitation de transports aériens internationaux par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie :

a. le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;

b. le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non-commerciales ; et

c. les droits mentionnés par ailleurs dans le présent Accord.

2. Aucune disposition du présent Article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'une Partie le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie, contre rémunération, des passagers avec leurs bagages, des marchandises ou du courrier, à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

Article 3

Désignation et autorisation

1. Chaque Partie a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite en vue d'effectuer des transports aériens internationaux conformément au présent Accord et de procéder au retrait ou à la modification de ces désignations. Ces désignations sont transmises par écrit à l'autre Partie par voie diplomatique ; elles précisent si l'entreprise de transport aérien est autorisée à effectuer le type de transport aérien spécifié à l'Annexe I, à l'Annexe II, ou aux deux.

2. Dès réception d'une telle désignation et des demandes émanant de l'entreprise de transport aérien désignée, formulées et présentées de la manière prescrite pour obtenir les autorisations d'exploitation et les agréments techniques, l'autre Partie accorde les

autorisations et agréments appropriés dans les délais les plus brefs de procédure, à condition :

a. Qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise soient entre les mains de la Partie ayant désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie, ou les deux ;

b. Que l'entreprise désignée soit à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation des transports aériens internationaux par la Partie qui examine la ou les demandes ; et

c. Que la Partie ayant désigné l'entreprise de transport aérien ait adopté et applique les normes prévues aux Articles 6 (Sécurité) et 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 4

Révocation de l'autorisation

1. Chaque Partie se réserve le droit de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations d'exploitation ou agréments techniques accordés à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie :

a. Si une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise ne sont pas entre les mains de l'autre Partie, de nationaux de cette Partie, ou des deux à la fois ;

b. Si cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements mentionnés à l'Article 5 (Application des lois) du présent Accord ; ou

c. Si l'autre Partie n'a pas adopté ou n'applique pas les normes prévues à l'Article 6 (Sécurité).

2. A moins qu'une action urgente ne soit immédiatement nécessaire pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions des alinéas 1b et 1c du présent Article, les droits ainsi établis ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre Partie.

3. Le présent Article ne limite pas les droits de l'une ou l'autre des Parties de refuser, de révoquer, de limiter ou de soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'Article 7 (Sûreté de l'aviation).

Article 5

Application des lois

1. Les entreprises de transport aérien d'une Partie doivent se conformer lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'autre Partie, ainsi que de la sortie de son territoire, aux lois et règlements de cette Partie relatifs à l'exploitation et à la navigation des aéronefs.

2. Les lois et règlements d'une Partie relatifs à l'admission et au séjour sur son territoire et à la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises à bord de l'aéronef (y compris les règlements relatifs à l'admission, aux autorisations de circulation, à la sûreté de l'aviation, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine ou, dans le cas du courrier, au règlement postal) doivent être observés par les passagers, équipages et marchandises des entreprises de transport aérien de l'autre Partie ou en leur nom.

Article 6

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie reconnaît, aux fins de l'exploitation des transports aériens couverts par le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie qui sont encore en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation de ces certificats ou licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être fixées en vertu de la Convention. Toutefois, chaque Partie se réserve le droit de refuser de reconnaître, aux fins de survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude ou les licences qui sont délivrés ou validés à ses propres nationaux par l'autre Partie.

2. Chaque Partie peut demander des consultations sur les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie concernant les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, après ces consultations, une Partie juge que l'autre ne maintient ou n'applique pas effectivement en ce domaine des normes et obligations de sécurité égales ou supérieures aux normes minimales prévues par la Convention, elle informe l'autre Partie de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie adopte des mesures correctives. Chaque Partie se réserve le droit de refuser, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie, si cette dernière n'adopte pas ces mesures correctives dans un délai raisonnable.

Article 7

Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger, dans leurs relations, la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite, forme partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties se conforment en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et certains autres actes commis à bord des aéronefs, fait à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, fait à la Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile, fait à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties, dans leurs relations mutuelles, agissent conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants ayant le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie convient d'observer les dispositions de sûreté requises par l'autre Partie pour l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que pour le départ de son territoire et de prendre des mesures efficaces pour protéger les aéronefs, pour assurer l'inspection des passagers et des équipages ainsi que de leurs bagages de soute et à main et pour effectuer les contrôles appropriés sur le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie examine aussi favorablement toute demande que lui adresse l'autre Partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent Article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités aéronautiques de la première Partie peuvent demander aux autorités aéronautiques de l'autre Partie des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze jours à compter de la date de réception de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques d'une ou plusieurs entreprises de transport aérien de cette Partie. En cas d'urgence, une Partie peut prendre les mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

Article 8

Activités commerciales

1. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie ont le droit de créer des bureaux sur le territoire de l'autre Partie, en vue de la promotion et de la vente de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie concernant l'entrée sur le territoire, le séjour et l'emploi, de faire venir et d'entretenir sur le territoire de l'autre Partie du personnel de direction, de vente, personnel technique, d'exploitation et autre personnel spécialisé nécessaire à la fourniture de transport aérien.

3. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'effectuer sa propre assistance au sol sur le territoire de l'autre Partie (auto-assistance) ou, à son gré, de choisir parmi des prestataires concurrents pour assurer tout ou partie de ces services. Ces droits sont uniquement soumis aux contraintes matérielles découlant de la sécurité de l'aéroport. Si ces considérations excluent l'auto-assistance, des services au sol sont mis à la disposition de toutes les entreprises de transport aérien sur un pied d'égalité; les tarifs sont fonction du coût des services fournis et ces services doivent être comparables, en nature et en qualité, à ce qu'ils seraient si l'auto-assistance était possible.

4. Toute entreprise de transport aérien de chaque Partie peut procéder à la vente de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie directement et, à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents autorisés, sauf éventuelles dispositions particulières des règlements du pays d'origine du vol applicables aux vols affrétés et relatives à la protection des fonds des passagers et des droits des passagers à annulation et à remboursement. Chaque entreprise de transport aérien peut vendre ces transports, et toute personne est libre d'acheter ces transports, dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

5. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, l'excédent des recettes locales par rapport aux dépenses engagées

sur place. La conversion et le transfert sont autorisés rapidement sans restriction ni taxation au taux de change applicable à la transaction et au transfert au moment où la demande initiale a été faite.

6. Les entreprises de transport aérien sont autorisées à régler leurs dépenses locales, y compris les achats de carburant, sur le territoire de l'autre Partie en monnaie locale. Si elles le souhaitent, elles peuvent régler ces dépenses sur le territoire de l'autre Partie en devises librement convertibles conformément aux règlements locaux sur les devises.

7. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre des services agréés sur les routes spécifiées et à condition que toutes les entreprises de transport aérien parties à de tels accords a) disposent des autorisations adéquates et b) satisfassent aux critères normalement applicables à de tels accords, toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie peut conclure des accords de coopération commerciale, notamment des accords de blocs-sièges, de partage de codes ou de location, avec :

a) une ou plusieurs entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties ; et

b) une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'un pays tiers, à condition que ce pays autorise ou admette des accords comparables entre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie et d'autres entreprises de transport aérien sur des services à destination ou en provenance de ce pays ou passant par ce pays.

8. Nonobstant tout autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transport de marchandises des deux Parties sont autorisés sans restriction à recourir, en rapport avec le transport aérien international, à tout transport de surface pour les marchandises à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des Parties ou d'un pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports disposant d'installations douanières et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane en vertu des lois et règlements en vigueur. Ces marchandises, transportées par voie de surface ou par voie aérienne, ont accès aux installations et aux procédures de dédouanement des aéroports. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'effectuer les transports de surface par leurs propres moyens ou par accord avec d'autres transporteurs de surface, y compris le transport de surface effectué par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de transports aériens. Ces services intermodaux de transport de marchandises peuvent être proposés à un prix unique de point à point pour le transport aérien et le transport de surface combinés, à condition que les expéditeurs ne reçoivent pas d'informations trompeuses sur les modalités de ce transport.

Article 9

Droits de douane et taxes

1. En arrivant sur le territoire de l'une des Parties, les aéronefs exploités en transport aérien international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, leur équipement habituel, l'équipement au sol, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord des aéronefs (incluant, sans s'y limiter, la nourriture, les boissons et les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation par ces derniers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres objets prévus pour ou utilisés uniquement en relation avec l'exploitation ou l'entretien des aéronefs effectuant un transport aérien international sont exonérés, sur une base de réciprocité, de toutes les restrictions à l'importation, des impôts sur les biens et taxes sur le capital, des droits de douanes, des droits d'accise et des droits et redevances analogues imposés par les autorités nationales et qui ne sont pas fondés sur le coût des services fournis, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord de l'aéronef.

2. Sont également exonérés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes, redevances et charges mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût du service fourni :

a. Les provisions de bord des aéronefs introduites ou fournies sur le territoire de l'une des Parties et prises à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisées sur des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie effectuant des transports aériens internationaux, au départ de ce territoire, même si ces provisions de bord sont destinées à être utilisées sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle elles sont prises à bord ;

b. Les équipements au sol et les pièces détachées, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie pour l'entretien, la maintenance ou la réparation des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie assurant un transport aérien international ;

c. Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie pour être utilisés sur les aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie assurant un transport aérien international, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord ; et

d. Les documents promotionnels et publicitaires introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie et pris à bord, dans des limites raisonnables, pour être utilisés à bord des aéronefs d'une entreprise de l'autre Partie, au départ, assurant des transports aériens

internationaux même lorsque ces documents sont destinés à être utilisés sur une fraction du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie dans laquelle ils ont été pris à bord.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées si les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties ont passé contrat avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie également des mêmes exonérations de la part de l'autre Partie, en vue d'un prêt ou d'un transfert sur le territoire de l'autre Partie des objets spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

Article 10

Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie sont justes, raisonnables, dépourvues de toute discrimination injuste, et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à une autre entreprise de transport aérien au moment de leur imposition.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie peuvent refléter, mais sans le dépasser, le coût total assumé par les autorités ou organismes compétents pour fournir les installations et services appropriés d'aéroport, d'environnement de l'aéroport, de navigation aérienne et de sûreté aérienne sur un aéroport ou au sein du complexe aéroportuaire. Ces redevances peuvent inclure un taux raisonnable de retour sur les actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur la base de l'efficacité et de l'économie.

3. Chaque Partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les entreprises de transport aérien qui utilisent ces installations et services, et invite les autorités ou organismes compétents qui fixent les droits sur son territoire à échanger avec les entreprises de transport aérien toute information jugée nécessaire pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article. Chaque Partie encourage les autorités compétentes qui fixent les droits sur son territoire à prévenir raisonnablement à l'avance les utilisateurs de tout projet de modification des redevances afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en oeuvre de ces modifications.

4. Au cours de procédures de règlement des différends mise en oeuvre conformément aux dispositions de l'Article 14, une Partie n'est pas considérée en infraction aux dispositions du présent article, sauf si (1) elle omet d'examiner une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de l'autre Partie dans un délai raisonnable ; ou (2) à la suite d'un tel examen, elle omet de prendre toutes les mesures en son pouvoir pour corriger toute redevance ou pratique incompatible avec les dispositions du présent article.

Article 11

Concurrence loyale

1. Chaque Partie accorde aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties des possibilités justes et égales de concurrence pour l'exploitation des transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie laisse les entreprises de transport aérien désignées libres de déterminer la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'elles offrent en se fondant sur la situation commerciale du marché. Conformément à ce droit, aucune des deux Parties n'impose unilatéralement des limitations concernant le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le type ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement, et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'Article 15 de la Convention.

3. Aucune des deux Parties n'impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie une obligation de premier refus, de rapport de partage de trafic, ou de redevance de non-objection ou autre obligation en matière de capacité, de fréquence ou de trafic incompatible avec les objectifs du présent Accord.

4. Sauf lorsque cela est nécessaire à la mise en oeuvre des conditions uniformes stipulées au paragraphe 2 du présent Article et imposé sur une base non-discriminatoire, ou lorsque cela est spécifiquement autorisé dans une annexe au présent Accord, les Parties n'exigent pas des entreprises de transport aérien le dépôt pour approbation de leurs horaires et programmes de vols réguliers ou affrétés. Si une Partie exige un tel dépôt aux fins d'information, elle limite pour les intermédiaires de transport aérien et les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie la charge administrative représentée par les conditions et procédures de dépôt.

Article 12

Fixation des tarifs

1. Chaque Partie veille à ce que chaque entreprise de transport aérien désignée fixe les tarifs des transports aériens en se fondant sur la situation commerciale du marché. L'intervention des Parties se limite aux cas suivants :

a. prévenir les tarifs ou pratiques déraisonnablement discriminatoires ;

b. protéger les consommateurs contre des tarifs trop élevés ou restrictifs sans motif raisonnable, du fait d'un abus de position dominante ; et

c. protéger les entreprises de transport aérien contre des tarifs artificiellement bas à cause d'une subvention ou d'un appui des autorités publiques, à titre direct ou indirect.

2. Chaque Partie peut exiger la notification ou le dépôt auprès de ses autorités aéronautiques des tarifs que les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie prévoient d'appliquer à destination et à partir de son territoire. Le dépôt ou la notification par les entreprises de transport aérien des deux Parties peuvent être exigés 30 jours au plus avant la date prévue d'entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, une Partie peut autoriser le dépôt ou la notification dans un délai plus bref que celui normalement imparti. Aucune Partie n'exige la notification ou le dépôt, par les entreprises de transport aérien de l'autre Partie, des tarifs proposés au public par les affréteurs, sauf lorsque cela est imposé sur une base non discriminatoire.

3. Aucune des deux Parties ne prend de mesures unilatérales pour empêcher l'entrée en vigueur ou la reconduction d'un tarif appliqué ou prévu par (1) une entreprise de l'une ou l'autre Partie aux fins de transport aérien international entre les territoires des Parties, ou (2) l'une de ses entreprises aux fins de transport aérien international entre le territoire de l'autre Partie et celui d'un autre pays, y compris dans les deux cas le transport sur la base d'une interligne ou d'une intraligne. Si l'une ou l'autre des Parties estime qu'un tarif est incompatible avec les critères définis au paragraphe 1 du présent article, elle demande des consultations et notifie à l'autre Partie les raisons de sa désapprobation dans les meilleurs délais. Ces consultations ont lieu dans les 30 jours suivant la date de réception de la demande et les Parties coopèrent pour échanger les informations nécessaires à un règlement raisonné de la question. En cas d'accord sur un tarif qui a fait l'objet d'une notification de désapprobation, chaque Partie fait tous ses efforts afin de mettre en oeuvre cet accord. En l'absence d'accord mutuel, le tarif entre ou demeure en vigueur.

Article 13

Consultations

Chaque Partie peut à tout moment demander des consultations au sujet du présent Accord. Ces consultations commencent le plus tôt possible, mais au plus tard dans les 60 jours à compter de la date de réception de la demande par l'autre Partie, à moins qu'il n'en ait été convenu autrement.

Article 14

Règlement des différends

1. Tout différend entre les Parties, relatif au présent Accord, sauf ceux qui concernent le paragraphe 3 de l'Article 12 (Tarifs), qui n'est pas initialement réglé par voie de consultations officielles, peut être soumis à une personne ou à un organisme convenus entre elles. Si elles ne parviennent pas à un règlement, le différend, à la demande de l'une des Parties, peut être soumis à arbitrage conformément aux procédures ci-dessous :

2. Le tribunal sera composé de trois arbitres, comme suit :

a. Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie nomme un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation des deux premiers, ceux-ci conviennent de désigner un troisième arbitre qui assume les fonctions de président du tribunal arbitral ;

b. Si l'une ou l'autre des Parties ne désigne pas d'arbitre, ou faute d'entente sur le choix du troisième arbitre conformément à l'alinéa a du présent paragraphe, l'une ou l'autre des Parties peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner l'arbitre ou les arbitres nécessaires, dans un délai de 30 jours. Si le Président du Conseil est de la même nationalité que l'une des Parties, le Vice-Président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour ce motif procède à cette désignation.

3. Sauf autres dispositions convenues, le tribunal arbitral détermine les limites de sa compétence conformément au présent Accord et fixe ses propres règles de procédure. Une fois constitué, il peut recommander des mesures provisoires en attendant sa décision définitive. A l'initiative du tribunal ou à la demande de l'une des Parties, une conférence est réunie afin de déterminer les questions précises qui doivent faire l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre, dans un délai maximal de 15 jours suivant la fin de la constitution du tribunal.

4. Sauf autres dispositions convenues ou sur décision du tribunal, chaque Partie soumet un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la fin de la constitution du tribunal. Les contre-mémoires doivent être déposés 60 jours plus tard. Le tribunal procède

à une audience à la demande de l'une des Parties ou de sa propre initiative, dans un délai de 15 jours à compter de la date limite de dépôt des contre-mémoires.

5. Le tribunal s'efforce de rendre sa décision par écrit dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, à compter de la date à laquelle les deux contre-mémoires ont été déposés. Il rend ses décisions à la majorité de ses membres.

6. Les Parties peuvent déposer des demandes d'explication de la sentence dans un délai de 15 jours suivant le prononcé d'une sentence définitive ; toute explication fournie est donnée dans un délai de 15 jours suivant cette demande.

7. Chaque Partie donne plein effet à toute décision ou sentence du tribunal arbitral, dans la mesure où elles sont compatibles avec ses lois nationales.

8. Les Parties contribuent à part égale aux frais encourus par le tribunal arbitral, y compris les honoraires et frais des arbitres. Toute dépense engagée par le Président de l'Organisation de l'aviation civile internationale du fait des procédures mentionnées à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article est réputée faire partie des frais du tribunal arbitral.

Article 15

Amendement

1. Le présent Accord peut être modifié sur accord écrit des Parties.

2. En cas de conclusion d'une convention générale multinationale sur les transports aériens envers laquelle les deux Parties contracteraient des obligations, celles-ci se consultent afin de déterminer s'il y a lieu de modifier le présent Accord, et dans quelle mesure.

Article 16

Dénonciation

Chaque Partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée en même temps à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification à l'autre Partie) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie, à moins que la notification ne soit retirée par accord entre les Parties avant l'expiration de cette période.

Article 17

Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toutes les modifications qui y seront apportées seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 18

Entrée en vigueur

Le présent Accord et ses Annexes entrent en vigueur à la date de leur signature.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT A Washington, ce vingt-septième jour de Juillet, 2000, en double exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT
DES ETATS-UNIS D'AMERIQUE:

POUR LE GOUVERNEMENT
DU BURKINA FASO:

ANNEXE I

Transports aériens réguliers

Section 1

Routes

Les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe sont autorisées à effectuer, conformément aux conditions de leur désignation, des transports aériens internationaux réguliers entre les points des routes ci-après :

A. Routes pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement des Etats-Unis :

1. A partir de points en-deça des Etats-Unis, via les Etats-Unis et points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés sur le territoire du Burkina Faso et au-delà ;

2. En ce qui concerne le service ou les services tout cargo, entre le Burkina Faso et tout point ou tous points.

B. Routes pour l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par le Gouvernement du Burkina Faso :

1. A partir de points en-deça du Burkina Faso, via le Burkina Faso et points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés sur le territoire des Etats-Unis et au-delà ;

2. En ce qui concerne le service ou les services tout cargo, entre les Etats-Unis et tout point ou tous points.

Section 2

Souplesse d'exploitation

Chaque entreprise de transport aérien désignée peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à son choix :

1. exploiter des vols dans un sens ou dans les deux sens ;

2. combiner des numéros de vol différents sur un même aéronef ;

3. desservir sur les routes les points en deça, les points intermédiaires et au-delà, et les points sur le territoire des Parties dans toute combinaison et n'importe quel ordre ;

4. omettre des escales en un ou plusieurs points ;

5. transférer du trafic entre un ou plusieurs de ses aéronefs vers un ou plusieurs autres de ses aéronefs en tout point situé sur les routes ; et

6. desservir des points en-deça de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol et proposer et publier ces services au public en tant que services directs ;

sans restriction directionnelle ni géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs aux termes du présent Accord ; sous réserve que, à l'exception des services tout cargo, le service desserve un point du territoire de la Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien.

Section 3

Rupture de charge

Sur un ou plusieurs tronçons des routes ci-dessus, toute entreprise de transport aérien désignée peut se livrer au transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités ; sous réserve que, à l'exception des services tout cargo, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point.

ANNEXE II

Transports aériens affrétés

Section 1

Les entreprises de transport aérien d'une Partie désignées en vertu de la présente Annexe ont le droit, conformément aux modalités de leur désignation, d'effectuer du trafic international affrété de passagers (accompagnés de leurs bagages) et/ou de marchandises (y compris, mais sans s'y limiter, les vols affrétés par des transitaires, les vols affrétés partagés, et les vols affrétés mixtes (passagers/marchandises) :

Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie ; et

Entre un ou plusieurs points situés sur le territoire de l'autre Partie et un ou plusieurs points dans un ou plusieurs pays tiers, à condition que ce service fasse partie d'une exploitation continue, avec ou sans changement d'aéronef, qui comprenne le service au pays d'origine dans le but de transporter le trafic local entre celui-ci et le territoire de l'autre Partie.

Quand elles effectuent les services régis par la présente Annexe, les entreprises de transport aérien de chaque Partie désignées en vertu de la présente Annexe ont aussi le droit : (1) de faire escale en tous points, qu'ils soient situés sur le territoire ou en dehors du territoire de l'une ou l'autre des Parties ; (2) de transporter du trafic en transit via le territoire de l'autre Partie ; (3) de combiner sur le même aéronef du trafic originaire du territoire d'une Partie, du trafic originaire du territoire de l'autre Partie et celui originaire de pays tiers ; et (4) de se livrer au transport aérien international sans aucune restriction quant au changement, en tout point de la route, du type ou du nombre d'aéronefs exploités ; sous réserve que, à l'exception des vols affrétés de marchandises, dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit en continuation du transport en provenance du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien et que, dans le sens retour, le transport à destination du territoire de la Partie qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit en continuation du transport provenant d'au-delà de ce point. Chaque Partie examine avec bienveillance les demandes de trafic non régi par la présente Annexe qui émaneront des entreprises de transport aérien de l'autre Partie, sur une base de courtoisie et de réciprocité.

Section 2

Toute entreprise de transport aérien, désignée par l'une ou l'autre des Parties, effectuant des transports aériens internationaux affrétés provenant du territoire de l'une ou l'autre des Parties, que ce soit dans un sens ou dans les deux sens, se conforme, à son choix, aux lois, règlements et règles sur l'affrètement de son pays d'origine ou de l'autre Partie. Si la réglementation d'une Partie prévoit des règles, modalités, conditions ou limitations différentes pour l'une ou plusieurs de ses entreprises de transport aérien, ou pour les entreprises de transport aérien de différents pays, chaque entreprise de transport aérien désignée est soumise aux critères les moins restrictifs.

Cependant, aucune disposition du paragraphe ci-dessus ne limite les droits de l'une ou l'autre des Parties de demander aux entreprises de transport aérien désignées en vertu de la présente Annexe par l'une ou l'autre des Parties de respecter les obligations relatives à la protection des fonds des passagers et aux droits d'annulation et de remboursement des passagers.

Section 3

Sauf en ce qui concerne les règles de protection du consommateur mentionnées au paragraphe précédent, aucune des deux Parties ne demande à une entreprise de transport

aérien désignée par l'autre Partie en vertu de la présente Annexe, concernant le transport du trafic provenant du territoire de cette autre Partie ou d'un pays tiers dans un sens ou dans les deux sens, à soumettre plus d'une déclaration de conformité aux lois, règles et règlements applicables mentionnés à la section 2 de la présente Annexe ou d'une dérogation auxdites lois, règles et règlements accordée par les autorités aéronautiques compétentes.

ANNEXE III

Principes de non-discrimination dans les systèmes informatisés de réservation et de concurrence entre ces systèmes

Reconnaissant que l'Article 11 (Concurrence loyale) du présent Accord garantit aux entreprises de transport aérien des deux Parties « des possibilités justes et égales de concurrence» ;

Considérant que la capacité d'informer le public de ses services, de manière juste et impartiale, constitue l'un des aspects les plus importants de la compétitivité d'une entreprise de transport aérien, et qu'en conséquence, la qualité des informations sur les services des entreprises de transport aérien dont disposent les agences de voyage qui diffusent directement ce genre d'informations auprès du public de voyageurs, ainsi que la capacité d'offrir à ces agences, sur le pied de la concurrence, des systèmes informatisés de réservation (SIR), représente pour une entreprise de transport aérien le fondement des possibilités de concurrence ; et

Considérant qu'il est également nécessaire d'assurer que les intérêts des consommateurs de produits de transport aérien soient protégés contre tout emploi fautif et toute présentation trompeuse de ces informations, et que les entreprises de transport aérien et les agences de voyage aient accès à des systèmes informatisés de réservation qui pratiquent réellement la concurrence :

1. Les Parties conviennent que les systèmes informatisés de réservation devront disposer de tableaux d'affichage primaires intégrés pour lesquels:

a. les informations relatives aux services aériens internationaux, y compris l'agencement des correspondances sur ces services, seront éditées et affichées sur la base de critères objectifs et non-discriminatoires, qui ne soient pas influencés, directement ou indirectement, par l'identité d'une entreprise ou d'un marché. Ces critères seront appliqués de façon uniforme à toutes les entreprises de transport aérien participantes ;

b. les bases de données des SIR seront aussi complètes que possible ;

c. les fournisseurs de SIR n'auront pas le droit d'effacer des informations soumises par les entreprises de transport aérien participantes ; ces informations seront exactes et transparentes ; par exemple, les vols à code partagé, les vols avec changement d'aéronef et les vols avec escales seront clairement indiqués comme tels ;

d. tous les SIR dont disposent les agences de voyage qui diffusent directement des informations sur les services de transport aérien auprès du public sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties devront non seulement être tenus mais également avoir le droit de fonctionner conformément aux règles applicables aux systèmes informatisés en vigueur sur le territoire où ils sont exploités ;

e. les agences de voyage seront autorisées à utiliser tout affichage secondaire disponible auprès des systèmes informatisés de réservation pour une transaction particulière, dès lors que l'agence de voyage en fait la demande expresse.

2. Chacune des Parties exige que toutes les entreprises de transport aérien disposées à payer toute redevance non-discriminatoire applicable soient autorisées à participer aux SIR de chaque fournisseur exerçant sur son territoire. Elle exige également que toutes les installations de diffusion fournies par un fournisseur de systèmes soient offertes aux entreprises de transport aérien participantes sur une base non-discriminatoire, et que les fournisseurs de SIR affichent, sur une base non-discriminatoire, objective et neutre par rapport aux entreprises de transport aérien et au marché, les services aériens internationaux des entreprises de transport aérien participantes sur tous les marchés où ces dernières désirent vendre des services. Sur demande, les fournisseurs de SIR communiqueront les détails de leurs procédures de mise à jour et de stockage de leur base de données, les critères appliqués à l'édition et au classement des informations, l'importance accordée à ces critères, et les critères employés pour la sélection des points de correspondance et l'inclusion des vols en correspondance.

3. Les fournisseurs de SIR d'une Partie en activité sur le territoire de l'autre Partie auront le droit de faire venir et de maintenir leurs systèmes informatisés de réservation et de les mettre à la libre disposition des agences ou compagnies de voyage dont l'activité principale consiste à diffuser des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre Partie, si les systèmes informatisés de réservation sont conformes aux présents principes.

4. Aucune des deux Parties n'imposera, ou ne laissera imposer sur son territoire, des règles plus rigoureuses, en ce qui concerne l'accès aux installations de communications et l'utilisation de ces installations, le choix et l'utilisation des matériels et logiciels destinés aux SIR et l'installation technique des matériels destinés aux SIR, que celles applicables à ses propres fournisseurs de SIR.

5. Aucune des deux Parties n'imposera, ou ne laissera imposer sur son territoire, aux fournisseurs de SIR de l'autre Partie, des règles plus rigoureuses, en ce qui concerne l'affichage (y compris les critères de correction et d'affichage), l'exploitation, ou la vente des SIR, que celles applicables à ses propres fournisseurs de SIR.

6. Les SIR utilisés sur le territoire d'une Partie devront jouir d'un accès effectif et sans contrainte au territoire de l'autre Partie, à condition qu'ils soient conformes à ces principes et autres normes pertinentes, non-discriminatoires, techniques, de réglementation et de sûreté. En particulier, une entreprise de transport aérien désignée participera aussi pleinement à un tel système sur son territoire d'origine qu'elle participe à un système proposé aux agences de voyage sur le territoire de l'autre Partie. Les propriétaires ou exploitants de SIR d'une Partie auront les mêmes possibilités de posséder ou d'exploiter des SIR conformes aux présents principes, sur le territoire de l'autre Partie, que les propriétaires ou exploitants de cette autre Partie. Chaque Partie s'assure que ses entreprises de transport aérien et ses fournisseurs de SIR n'appliquent pas de mesures discriminatoires à l'encontre d'agences de voyage sur leur territoire d'origine du fait que celles-ci utilisent ou possèdent un SIR qui est également exploité sur le territoire de l'autre Partie.